

Aussage zum Diesel-Skandal

07. März 2017 10:20 Uhr

Angela Merkel und das mysteriöse Telefonat

Am Mittwoch muss Kanzlerin Angela Merkel als Zeugin im Untersuchungsausschuss zum Diesel-Skandal aussagen. Welche Rolle spielte sie bei der Festlegung neuer Abgas-Grenzwerte in Brüssel?

Angela Merkel ist die letzte Zeugin im Untersuchungsausschuss zum Diesel-Skandal

© Soeren Stache/DPA



Hans-Martin Tillack >>

Investigativer Reporter im Berliner Büro

>> [Zur Autorensseite](#)

Sie ist die letzte Zeugin.

Ex-VW-Chef Martin Winterkorn war schon Gast im Untersuchungsausschuss des Bundestages zum Dieselskandal, Verkehrsminister Alexander Dobrindt ebenso wie der damalige Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel. Sie alle mussten sich bereits zu den Softwarebetrügereien bei VW äußern, zu Dieselmotoren und Stickoxiden. Doch erst am Mittwoch dieser Woche ist die Vernehmung der Kanzlerin angesetzt.

Angela Merkel hat so das letzte Wort – und auf das wird es womöglich ankommen. Denn in den Akten, die im Kanzleramt geführt werden, fehlen oft gerade da Angaben, wo es interessant wird. Zum Beispiel zum Einfluss der Autolobby - und zu einem mysteriösen Telefonat mit dem Kommissionschef in Brüssel im Herbst 2015. Mit ihm zusammen legte Angela Merkel damals offenbar mal eben die künftigen Abgasgrenzwerte fest: Gesetzgebung à la Chef.



Die Geschichte spielte am 28. Oktober 2015. Knapp sechs Wochen nach dem Ausbruch des Skandals um die Schummeldiesel von VW sollte nun in Brüssel eine erste Konsequenz beschlossen werden: Künftig würden die Abgase auch auf der Straße gemessen werden, nicht mehr nur im Labor. Manipulationen wie die von VW, so die Hoffnung, könnten dann rascher auffliegen.

59 Beamte aus 26 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union hatten sich darum in Brüssel zur Komiteesitzung versammelt. Außerdem waren 13 EU-Bedienstete gekommen und sogar ein Mann aus Norwegen. Doch die Runde drohte rasch im Streit zu enden. Es ging

um die sogenannten Konformitätsfaktoren. Anders gesagt: Es musste entschieden werden, wie stark Dieselaautos für eine Übergangszeit erlaubt werden sollte, auf der Straße mehr Gift durch den Auspuff zu jagen, als bisher gemessen an Laborwerten erlaubt. Die Autohersteller - die ihre Motoren sonst gerne als "clean Diesel" verkauften – wollten es nun doch lieber schmutzig. Man müsse ihnen – leider, leider – erlauben, in den ersten Jahren weiter bis zu drei mal so viel Stickoxid auszustoßen wie eigentlich erlaubt. Alles andere sei unrealistisch.

Vorschlag der EU-Kommissarin erschien zu streng

Die zuständige EU-Kommissarin Elzbieta Bienkowska dagegen wollte nur gut eineinhalb so viel wie bisher erlaubt zugestehen. Doch ihr Vorschlag – ein Konformitätsfaktor von 1,6 - erschien nicht nur der Industrie zu streng, sondern auch den Vertretern vieler Mitgliedsstaaten. Die sieben Abgesandten der Bundesministerien für Umwelt, Verkehr und Wirtschaft zum Beispiel kamen mit einem gemeinsamen Zielwert von 1,95 nach Brüssel.

Doch dann, mitten in der Komiteesitzung am 28. Oktober 2015, gab die Kommission überraschend nach. Die Beamten legten einen neuen Vorschlag vor, mit einem Konformitätsfaktor von 2,1. Zu deutsch: Bis Anfang 2021 sollten die Autobauer weiter Dieselkarossen verkaufen dürfen, die mehr als doppelt so viel Stickoxid ausstoßen wie eigentlich laut Grenzwert erlaubt.

BETRIEBSVERSAMMLUNG
10.000 Beschäftigte
diskutieren über Zukunft
von VW

Der Vorschlag fand eine Mehrheit. Aber wie kam es zu ihm? Eigentlich wollte die Kommission hart bleiben - so erinnert sich zumindest der niederländische EU-Abgeordnete Bas Eickhout. Noch am Vorabend habe Kommissarin Bienkowska mehreren

beteiligten EU-Parlamentariern versichert, sie werde nicht klein beigeben: "Sie verteidigte ihren Vorschlag", sagte Eickhout dem *stern*.

Aber dann gab Bienkowska offensichtlich doch nach – offenbar gegenüber Jean-Claude Juncker, ihrem eigenen Kommissionspräsidenten. Er wiederum hatte offensichtlich am Tag der Komiteesitzung mit Kanzlerin Merkel in Berlin telefoniert. Die beiden einigten sich auf den neuen Kompromiss.

"Letztlich ging dem Beschluss offenbar ein Gespräch Merkel - Juncker voraus, mit der Verständigung auf die Konformitätsfaktoren", notierte jedenfalls ein Mitarbeiter des damaligen Wirtschaftsministers Sigmar Gabriel (SPD) in einem Vermerk für den Minister vom 29. Oktober 2015. Ebenfalls gleich nach dem Brüsseler Meeting ließ sich auch ein Bediensteter des Verkehrsministeriums in einem Berichtsentwurf über die Rolle des Kanzleramts aus: "Deutschland hatte dem Vorschlag nach Weisung gemäß der Richtlinienkompetenz des BK zugestimmt", schrieb der Mann. BK ist die Abkürzung für Bundeskanzler. Doch im Verkehrsministerium strich ein weiterer Bearbeiter den Satz mit dem Kürzel wieder durch und krakelte von Hand dazu: "Das war im Kern so, muss aber nicht noch betont werden."

Angela Merkel: Sprecherin kann Telefonat "nicht bestätigen"

Muss nicht noch betont werden – das sieht offenbar auch die Kanzlerin so. "Zu möglichen Gesprächen der Bundeskanzlerin sowie deren möglichen Details nimmt die Bundesregierung keine Stellung", richtete ein Sprecher auf Anfrage des *stern* aus. Auch eine Sprecherin der Kommission kann das Telefonat "nicht bestätigen" - lässt es aber wie auch Merkel nicht dementieren. Deren Kanzleramtschef Peter Altmaier (CDU) tat im Untersuchungsausschuss gar so, als hätten die drei beteiligten Ministerien alles unter sich ausgemacht.

Weder im Kanzleramt noch offenbar in der EU-Kommission in Brüssel – wo der *stern* Einsicht in einschlägige Unterlagen beantragt hatte - findet sich zu dem Vorgang irgend etwas in den Akten. Und noch merkwürdiger: Nicht einmal der für Verkehrspolitik zuständige Referatsleiter im Kanzleramt, Dirk Pung-Jakobsen, will von dem Telefonat mit Juncker etwas mitbekommen haben. "Ich habe keine Kenntnis über ein solches Gespräch", versicherte er Anfang Dezember vor dem Untersuchungsausschuss. "In der Regel" würden ja in seinem Referat Gespräche zu dem Thema vor- und nachbereitet. Doch hier habe man "weder ein solches Gespräch vorbereitet, noch haben wir einen Hinweis über den Inhalt oder das Ergebnis bekommen".

Aber wenn Merkels Telefonat nicht von ihren eigenen Beamten vorbereitet wurde – von wem dann? Hatte sie vielleicht ihr früherer Ministerkollege Matthias Wissmann gebrieft? Als oberster Lobbyist der deutschen Autoindustrie absolvierte er am Tag der Brüsseler Entscheidung angeblich viele Telefonate. Der von Wissmann geführte Verband der Automobilindustrie (VDA) lässt auf Fragen ausrichten, man äußere sich zu solchen Fragen "grundsätzlich nicht".

KONZERN-NEUAUSRICHTUNG
VW-Chef Müller fordert
Belegschaft zu Solidarität
auf

Genau einen Tag vor der Brüsseler Entscheidung war überdies ein Papier aus der bayerischen Staatskanzlei per Mail im Kanzleramt eingetroffen, verbunden "mit der Bitte um vertrauliche Behandlung". Die von Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU)

geführte Behörde hatte eine klare Botschaft: Die EU-Kommission gehe mit ihren Vorschlägen zur Abgasregulierung viel zu weit. Die Autohersteller seien "nicht imstande, diese Vorgaben umzusetzen".

Ebenfalls Teil des bayerischen Papiers war ein Abschnitt mit einem verräterischen Titel: "Die wichtigsten Forderungen der BMW Group im Einzelnen". So als seien die Interessen der Bayerischen Motorenwerke deckungsgleich mit denen der bayerischen Landesregierung. Zufall oder nicht: BMW wünschte einen Konformitätsfaktor von über 2 – das Ergebnis betrug am Ende, wie gesagt, 2,1.

Bizarrer Fakt am Rande: Der Autor des bayerischen Papiers kannte sich aus mit dem bayerischen Motorenwesen. Von Oktober 2011 bis Ende 2013 hatte die Landesregierung ihn an BMW ausgeliehen. Zeitweise arbeitete er für den Konzern auch im Berliner Lobbybüro. Solche Austauschaktionen seien üblich, um "das gegenseitige Verständnis für die Arbeitsweise von Verwaltung und

Wirtschaftsunternehmen und die Wirtschaftskompetenz" der Beamten zu stärken, sagt die Staatskanzlei in München.

Doch so wie es im Kanzleramt keine Aufzeichnungen über das Telefonat zwischen Merkel und Juncker zu geben scheint, so tat die Regierungszentrale zeitweise so, als sei das BMW-freundliche bayerische Papier überhaupt nicht bekannt. Die lobbykritische Organisation Abgeordnetenwatch hatte von der Mail gelesen und darauf einen Antrag auf Einsicht gestellt. Nach wochenlangem Warten bekam sie im Dezember die Antwort, "dass in den Akten des Bundeskanzleramtes keine für die Anfrage einschlägigen Unterlagen ermittelt werden konnten".

"Je brisanter ein Thema, desto mehr wird getrickt"

Das war offensichtlich die Unwahrheit. Anfang Januar rechtfertigte ein Bearbeiter im Kanzleramt in einem internen Vermerk das merkwürdige Verfahren. Die Bayern-Mail habe "keine Aktenrelevanz" gehabt und sei daher nicht als "amtliche Information" im Sinn des Gesetzes über die Akteneinsicht eingestuft worden.

Juristen wie der Pinneberger Anwalt Wilhelm Mecklenburg halten dieses Argument für "unsinnig". Papiere nicht zur Akte zu nehmen, komme allenfalls bei Entwürfen "in Betracht", nicht aber bei einem Schreiben, das eine Behörde offiziell an die andere übermittelte.

Aus Sicht der Behörden gelten offensichtlich ab und zu andere Regeln: Je weniger in den Akten steht – umso besser. Oder in den Worten des Berliner Juristen und Einsichtsexperten Christoph Partsch: "Je brisanter ein Thema ist, desto mehr wird getrickt." Offenbar auch im Kanzleramt der Angela Merkel.

ERFAHREN SIE MEHR:

WAHLKAMPF UND INHAFTIERTER REPORTER

Von "Nazi-Praktiken" und "deutschen Agenten" – Erdogan eskaliert

RECHTSPOPULISMUS

Die Methoden des Geert Wilders

KANADISCHER PREMIER

Sorry, Justin Trudeau, aber Du bist ein fürchterlicher Streber



NEWSLETTER

Täglich &
kostenlos

E-Mail Adresse eingeben

>> Jetzt abonnieren

DAS KÖNNTE SIE AUCH INTERESSIEREN



BAUMINISTERIN HENDRICKS

"Wohnen ist kein Luxusgut"



MOBILE WORLD CONGRESS

Nokia setzt auf alte Stärken -
aber reicht das für ein...